Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8987**

16. Wahlperiode 28. 04. 2008

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Kunert, Sevim Dağdelen, Lutz Heilmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/8808 –

Bundesstraße 58 neu, Ortsumfahrung Südumgehung Wesel (Bundesverkehrswegeplan Nr. NW 5512)

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesstraße (B) 58 neu unterteilt sich in drei Abschnitte: Nordumfahrung des linksrheinischen Büderich, Neubau einer vierstreifigen Rheinquerung, Südumfahrung des rechtsrheinischen Wesel. Während die Nordumfahrung und die neue Rheinquerung eine Verbesserung der Verkehrssituation darstellen, ist die seit den 1960er Jahren geplante Südumfahrung nicht mehr den jetzigen innerstädtischen Entwicklungen angepasst. Hinzu kommen Ausweisungen von Naturschutzräumen und FFH-Gebieten, die von einer Südumfahrung erheblich tangiert würden. Insbesondere ist die Führung der B 58 neu über die Lippeauen aufgrund massiver ökologischer Eingriffe abzulehnen.

Außerdem ist der Verkehrsbedarf für eine Südumfahrung fraglich. Die jetzige Ortsdurchfahrt mit derzeit 18 000 KFZ pro Tag wird von Umweltverbänden und Bürgerinitiativen als verträglich angesehen. Da für 2015 lediglich 19 000 KFZ prognostiziert sind, wird Bedarf für die Südumfahrung als nicht gegeben angesehen, insbesondere da der Durchgangsverkehr laut Verkehrsentwicklungsplan von 1997 nur zehn Prozent ausmacht. Vom Bundesverkehrsministerium wurde zudem die städtebauliche Entlastungswirkung als „nicht nennenswert“ eingestuft; auf einer Skala von 0 bis 5 Punkten wurde das Vorhaben mit 0 Punkten bewertet. Der Bau der Südumfahrung der B 58 neu würde somit voraussichtlich keine verkehrlichen und damit auch keine städtebaulichen Entlastungen zur Folge haben, während erhebliche ökologische Eingriffe unvermeidbar erscheinen.

1. Welche Ergebnisse hatten die Untersuchungen im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2003 für die noch aus den 1960er Jahren stammenden Planungen der Südumfahrung der B 50 neu bezüglich des

   a) Nutzen-Kosten-Verhältnisses,

   b) der Umweltrisikoeinschätzung,

   c) der Raumwirksamkeitsanalyse, dabei insbesondere die städtebauliche Entlastungswirkung?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 24. April 2008 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Zu Frage 1a

Das Projekt der Bundesstraße B 58 neu „Südumgehung Wesel“ wurde nicht als Einzelmaßnahme, sondern im netzkonzeptionellen Zusammenhang des Gesamtprojekts „Umgehung Wesel“ von der Bundesstraße B 58 (alt) bis zur Autobahn A 3 bewertet. Dies ist in solchen Fällen prinzipiell in der Bundesverkehrswegeplan-Bewertungsmethodik üblich. Eine eigenständige Bewertung der „Südumgehung Wesel“ existiert also nicht.

Zu Frage 1b

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Gesamtprojekts beträgt 5,0.

Die Umweltrisikoeinschätzung sagte zunächst aus, das auf 23 Prozent des untersuchten Raumes ein sehr hohes und auf 22 Prozent ein hohes Umweltrisiko erkennbar war. Im nachfolgenden Ergebnis der Einzelfallprüfung wurde diese Aussage weitgehend relativiert. Danach wurde festgestellt, dass eine Realisierung des Projekts mit geringeren Beeinträchtigungen möglich ist, als zunächst angenommen.

Zu Frage 1c

Auf 4,5 km Streckenlänge wurden mittlere bis starke Abnahmen der Verkehrsmengen in der bisherigen Ortsdurchfahrt prognostiziert, auf 0,5 km allerdings auch Zunahmen. Dies führte aus Gründen der Bewertungsmethodik trotz Aktivierung städtebaulicher Handlungspotentiale auf 4,5 km Länge zur Gesamteinstufung „keine nennenswerten Effekte für die Entlastung der Ortsdurchfahrt“.

2. Welche Erhebungsergebnisse hat die Bundesregierung hinsichtlich des Durchgangs- und Quell-/Zielverkehrs auf der geplanten Südumfahrung B 58 neu?

3. Inwieweit würde die Innenstadt von Wesel durch die Südumfahrung entlastet (Angabe in DTV und Prozent vom jetzigen Durchgangsverkehr)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Neubau der Südumgehung wurde eine Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2020 aufgestellt. Die für das Jahr 2020 prognostizierte Belastung im Zuge der heutigen Bundesstraße B 58 ohne den Neubau der Südumgehung Wesel (Prognose-Nullfall) beträgt bis zu 23 000 Kfz/24h. Die Verkehrsentlastung durch die Südumgehung hat der Gutachter gegenüber dem Prognose-Nullfall im Jahr 2020 mit bis zu ca. 18 000 Kfz/24h (für den Abschnitt zwischen Zitadelle und Kaiserring) ermittelt. Das entspricht in dem entsprechenden Abschnitt mehr als 75 Prozent. Der Lkw-Anteil beträgt hier etwa 11 Prozent (1 950 SV/24h) im Prognose-Nullfall und wird zu ca. 70 Prozent (1 350 SV/24h) auf die Ortsumgehung verlagert.

4. Welche Alternativen zur jetzigen Planung B 58 neu Südumfahrung liegen der Bundesregierung, unter Berücksichtigung des massiven Eingriffs in die Lippeauen, vor?

Varianten wurden im Rahmen der Linienfindung erarbeitet und in einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) untersucht. Dabei ist insbesondere der Eingriff in die Lippeauen abgewogen worden. In der Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes wurde am 27. April 1999 unter Abwägung aller einzustellenden Belange die heute verfolgte Linie förmlich bestimmt.

5. Welche Maßnahmen werden getroffen, um den mautbelasteten LKW-Verkehr, der die vierstreifige B 58 neu zur Abkürzung zur BAB 2 bzw. BAB 42 nutzt, entscheidend einzuschränken, z. B. sind Fahrverbote für Transitverkehr geplant?

Gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden der Länder die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Schließlich können die Straßenverkehrsbehörden gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs auch anordnen, soweit dadurch erhebliche Auswirkungen veränderter Verkehrsverhältnisse, die durch die Erhebung der Maut nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge hervorgerufen worden sind, beseitigt oder abgemildert werden können.

Der Vollzug dieser straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften liegt nach der Kompetenzverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83, 84) in der ausschließlichen Kompetenz der Länder.

6. Werden bei der Planung zur B 58 neu Südumfahrung die traditionellen Lippeüberschwemmungsgebiete sowie die prekären Grundwasserverhältnisse berücksichtigt?

   Wenn ja, in welcher Art und Weise?

Die Verlegung und die naturnahe Umgestaltung der Lippe im Mündungsbereich stellt ein Gemeinschaftsprojekt verschiedener Vorhabensträger dar und ist im Detail abgestimmt. Dieses Projekt ist über einen öffentlich-rechtlichen Vertrag unter Federführung der zuständigen Bezirksregierung geregelt und zwischenzeitlich über einen Planfeststellungsbeschluss zur Umgestaltung der Lippe rechtskräftig. Damit ist die Zulässigkeit dieses Vorhabens bestätigt.

Die Grundwassersituation wurde durch umfangreiche Gutachten untersucht. Die Ergebnisse sind z. B. bei der Wahl der Gradiente und der Art und Ausführung der Gründungen sowie bei der bauzeitlichen Wasserhaltung berücksichtigt worden.

7. Sind im Baugebiet Südumfahrung Bodenproben hinsichtlich der Festigkeit des Bau-Untergrunds genommen worden?

   Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

   Wenn nein, warum nicht?

In der Trasse der Bundesstraße B 58 neu wurden Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zeigen, dass der Baugrund tragfähig ist bzw. ausgetauscht oder verbessert werden kann.

8. Entstehen durch die seit den 1960er Jahre veränderten städtebaulichen Entwicklungen, die die geplante Südumfahrung dicht an Wohngebieten vorbeiführen, auch Kosten für den Lärmschutz, und sind diese eingeplant worden?

Ja

9. Trifft die Gesamtkostensumme von 150 Mio. Euro (siehe Faltblatt B 58 neu Ortsumgehung Wesel, 2006) unter Einrechnung von Preissteigerungen, Inflationsrate und Mehrwertsteuererhöhung auch zum heutigen Zeitpunkt noch zu?

Die öffentlich bekannten Gesamtkosten in Höhe von 150 Mio. Euro beziehen sich noch auf den Mehrwertsteuersatz von 16 Prozent. Kostensteigerungen über die Mehrwertsteuererhöhung hinaus sind dem Bund bisher nicht bekannt.

10. In welcher Höhe bezuschusst der Bund das Bauvorhaben?

Der Bund ist Baulastträger der Maßnahme und trägt damit in voller Höhe die damit verbundenen Kosten. Ausgenommen hiervon sind Kosten, die einer gesetzlichen Kostenteilungspflicht unterliegen.

11. Werden Modelle über Public Private Partnership (PPP) zur Finanzierung des Bauvorhabens einbezogen?

Nein

12. Mit welcher Bauzeit rechnet die Bundesregierung für die insgesamt drei Bauabschnitte, bzw. in welchem Jahr ist die Eröffnung der B 58 neu Südumfahrung geplant?

Mit der Fertigstellung der Rheinbrücke wird für 2009 gerechnet. Die Ortsumgehung Büderich und die Südumgehung von Wesel haben einen Planungsstand, der keine belastbare Aussage eines Gesamtfertigstellungstermins zulässt.

13. Wird die B 58 neu im Zuge der Bedarfsplanfortschreibung 2009 erneut auf ihren Bedarf und ihre möglichen Alternativen überprüft?

Gemäß § 4 des Fernstraßenausbaugesetzes wird nach Ablauf von fünf Jahren überprüft, ob der Bedarfsplan der Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Ob im Ergebnis der Überprüfung Ende 2009/Anfang 2010 festgestellt wird, dass der Bedarfsplan fortzuschreiben ist, bleibt abzuwarten.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333